

Vyjádření k záměru PHA1285 „Stavba č. 43776 P+R Depo Zličín“

Zásadním nedostatkem záměru v předložené podobě je vzdálenost od stanice metra a velmi omezené možnosti další dopravy ke stanici metra linkami jezdícími dostatečně často a v dostatečné kapacitě. Přesto však lze očekávat vysoké využívání P+R, protože v současné době jsou v okolí využívány k parkování i plochy ještě hůře dostupné od stanice metra a zastávek veřejné dopravy. Je vysoce žádoucí současně s posuzovaným záměrem uskutečnit i odkládanou plánovanou výstavbu nové stanice metra v lokalitě.

Lokalita, kam je záměr umístěn, mohla být využita k řešení problémů s odstaví autobusů v terminálu Zličín. Oproti původnímu počtu nástupních stanovišť ubylo šest, z toho tři představují faktické prodloužení sousedního stanoviště, ale tři jsou využita k odstavím. V terminálu však dochází k tomu, že jízdní řád předepisuje na některých stanovištích současné odbavení více autobusů, než se tam vejde, a k mísení a vzájemnému překážení cestujících do rozdílných směrů. Místa pro odstavení autobusů v objektu P+R by umožnila v terminálu Zličín opět používat k odbavení tři stanoviště u třetí hrany, užívaná nyní k odstavím.

Na straně 4 se v posledním odstavci píše: „řidiči využijí k přepravě do centra města MHD“. V současnosti je v okolí místa ukončena jediná linka MHD, a to 249 s poměrně sporadickým provozem mimo období špiček, a bez zastávky projíždí linka 100. Místem jinak projíždí linky PID nepatřící do MHD, směrem do Prahy zpravidla s výraznými a nepravidelnými zpožděními a nikoli výjimečně zcela zaplněné. V textu oznámení nenacházím vyjádření Ropidu o tom, že by byla do místa zavedena další linka MHD. Tvzení o pokračování MHD je třeba rozvést a doložit.

Lze uvažovat o tom, že by v objektu byly ukončeny linky končící nyní v terminálu Zličín a přijíždějící Řevnickou směrem od Sárské nebo Rozvadovské spojky; v případě zastavování některých z nich na nedávno vybudovaných zastávkách Zličín v Řevnické ulici by mohlo kromě posílení spojení od P+R k metru odlehčit přetíženému terminálu Zličín. Požadují posoudit možnosti ukončení takových autobusových linek v objektu s výčtem a posouzením výhod a úskalí zmíněného nebo podobného řešení.

Kapitola B.II.5 se zabývá kapacitou křižovatky, ale není zde doloženo, že zdržení na vjezdu již za křižovatkou nepovede k vytváření front v ulici Na Radosti a tím zdržování průjezdné dopravy.

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí je nepodstatná nepřesnost na straně 69: „Městská část Praha - Zličín je utvořena ze dvou původně samostatných obcí - Zličína a Sobína. Centra těchto původní vsí dodnes dokumentuje zástavba statků a zemědělských usedlostí, která tvořila jejich historická jádra. V roce 1960 se Sobín sloučil se Zličínem a obě obce společně vytvořily MNV Zličín.“, která pomíjí, že městskou část dále tvoří část území původních vsí Chaby a Třebonice, kterou po své výstavbě plzeňská dálnice odřízla od jádra těchto vsí. Na straně 73 a 74 je v obou bodech seznamu plocha bývalé továrny Tatra chybně přiřazena do Prahy 13; katastrální území je Třebonice, ale m.č. nikoli Praha 13, ale Praha-Zličín. Části textu z obou bodů seznamu se opakují natolik, že vzniká pochybnost, zda není omylem použita část textu opačného bodu místo textu správného.

Shrnutí:

Požaduji tedy současně se záměrem výstavbu nové stanice metra a úpravu projektu tak, aby vytvořil nejméně deset míst pro odstavy autobusů s delším pobytem (přestávkou) v terminálu Zličín, a posouzení, zda nebude docházet ke zdržování provozu ulic Na Radosti způsobenému kapacitou nikoli křižovatky, ale vlastního vjezdu do objektu.

V Praze 26. 6. 2026

██████ Jůza